



# Selbu kommune

Plan, areal og teknikk

## Generelle merknader for alle traseer

Revidering rekreasjonsløyper for snøscooter oktober 2020, til 1. gangs behandling.

### Innhold

Forarbeid og medvirkning .....	3
Motorferdselloven § 4 a:.....	3
Saksbehandling.....	4
Behandlede traseer.....	5
Lengde traseer .....	5
Kart som vedlegg til forskrift .....	6
Nummerering .....	7
Konsekvensmatrise .....	7
Støyvurderinger generelt .....	8
Støy og andre ulemper for friluftsliv.....	9
Hensyn til bolig- og hytteområder, og samfunn forøvrig.....	10
Hensyn landskap.....	10
Naturmangfold – noen overordnede vurderinger.....	11
Vurderinger etter vannressursloven og vannforskriften .....	14
Vurdering plassering opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.....	14
Sikkerhet for de som kjører og andre .....	14
Samfunnsutvikling og næringsliv .....	15
Teknisk infrastruktur.....	16
Reindrift .....	16
Retningslinjer.....	17
Begrensning av ferdsel.....	18
Kanalisering til hovedtraseer .....	18
Åpningstider .....	18
Utgåtte traseer .....	18
Fartsgrenser for rekreasjonsløypenettet .....	19
Tabell med fartsgrenser for utvalgte traseer .....	19
Arealbruk.....	20

Vurdering plassering opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.....	20
Øvrig.....	20
Innspill, henvendelser og klager på rekreasjonsløypa .....	21
1) Stor-Drakstsjøen .....	21
2) Klagebehandling - Kommunestyrets vedtak i sak 49/2017 - Løyper for snøscooterkjøring - Selbu – Trøndelag.....	22
3) Avklaringer rettigheter.....	22
4) Telefonhenvendelse ulovlig kjøring snøscooter - leiekjøring og rekreasjonsløyper (Haldor Sesseng, Selbustrand, 24.03.2020) .....	22

## Forarbeid og medvirkning

Etter avtale med Selbu kommune, er forslag til nye og endrete traseer koordinert og utarbeidet av Selbu Utmarksråd, i samarbeid med grunneiere og andre lokale interesser. Siden åpningen av løypenettet i 2018 har også kommunen mottatt noen få henvendelser med forslag til endringer. Politisk ledelse har hatt dialogen med reindriftsnæringen. Videre medvirkning fra interessegrupper og beboere sikres gjennom høringsprosessen, og eventuelle innspill og møter i den forbindelse. Miljødirektoratet nevner spesifikt at følgende skal involveres: Næringsinteresser, herunder reindriftsnæringen, beboerforeninger, grunneiere, velforeninger og hytteforeninger, turlag og andre friluftsansjoner, samt miljøorganisasjoner. Angående veimyndigheter, så krysses ingen nye offentlige veier av løypenettet, men en trasé går innom Stjørdal kommune.

## Motorferdselloven § 4 a:

*Motorkjøretøyer kan i utmark og på islagte vassdrag bare brukes i samsvar med forskrift gitt av departementet.*

*Departementet kan gi kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, myndighet til i forskrift å fastsette løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre. I kommunene<sup>1</sup> Finnmark og Nord-Troms (kommunene Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) omfatter myndigheten også adgang til i forskrift å tillate kjøring ut av løypa på islagt vann for å raste.*

*Departementet kan i inntil seks kommuner gi kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, myndighet til i forskrift å fastsette løyper for persontransport med beltekjøretøy på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing) som et forsøk på inntil seks år. Forsøket kan ikke forlenges. Løypene skal ta utgangspunkt i eksisterende alpinanlegg.*

*Løyper som fastsettes etter annet og tredje ledd, skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep. Ved fastsetting av løypene skal kommunen ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet. Kommunen skal også ta hensyn til naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø og sikkerheten for dem som kjører og andre. Før fastsetting av løypene skal kommunen utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet, samt kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges, og vurdere disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.*

*Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om løypene og kommunens saksbehandling, herunder regler om klage på kommunens vedtak om fastsetting av løyper etter andre, tredje og fjerde ledd.*

<https://lovdata.no/lov/1977-06-10-82/§4a>

## Saksbehandling

Konsekvensanalysen for hele løypenettet som ble utført i 2017 legges til grunn, og det er ikke utført en komplett ny analyse for hele løypenettet som erstatter denne. Det er kun gjort oppdaterte og nødvendige vurderinger for nye og endrede traseer, samt generelle merknader i dette dokumentet. Viser til tabelloversikten (eget dokument) med gjennomgang, oversikt og konsekvensmatrise for alle nye og endrede traseer, samt tilførselsløyper. Internt saksnummer er 2016/318.

Vurderinger og merknader i dette dokumentet gjelder for *alle traseene der dette er relevant*, istedenfor at samme tekst gjentas for alle enkelttraseer i tabelloversikten. Noen tema som er vurdert for hver trasé er selvforklarende, og er ikke drøftet ytterligere i dette dokumentet.

I motorferdselloven er tilførselsløyper juridisk likestilt med øvrig rekreasjonsløpenett, og er derfor også saksbehandlet på samme måte. Det betyr også at alle som har rett til å benytte rekreasjonsløypenettet, også har anledning til å bruke alle tilførselsløyper. Alle de samme krav til konsekvensvurderinger, støygrenser o.l. gjelder. Tilførselsløypene har likevel en litt annen praktisk funksjon, ved at disse med hensikt går nær hus, for å knytte disse til det øvrige løypenettverket, slik at en bl.a. tilpasser fartsgrenser her for å redusere støy.

Tilførselsløypene er kun behandlet slik de er tegnet i kart, selv om en i praksis skal kunne kjøre mellom disse og hver tilknyttet fritidsbolig e.l. Det er ikke hensiktsmessig eller praktisk gjennomførbart med høyere detaljnivå. En kan i tillegg benytte privat brøytet vei og innmark. Tilførselsløypene må i terrenget stikkes ut slik at de er maksimalt 30 meter fra hver hytte.

Noen steder er gammel trasé foreslått fjernet, og erstattes av en ny trasé som kan ligge nær den gamle, og på det lengste ca. 1,3 km unna.

Noen steder er det lagt opp til parallelle traseer, f.eks. løype i terrenget, tilførselsløype og ekstra trasé over vann for isfiske og snarvei. I saksbehandlingen bemerkes det at dette medfører ekstra belastning på arealene.

## Behandlede traseer

Det ble behandlet 40 traseer innen møtet i Hovedutvalget for samfunnsutvikling (HUSU) i august 2020. Av disse var 34 traseer helt nye, og ytterligere 6 endringsforslag for eksisterende traseer. Av disse utgjorde tilførselsløyper 23 nye traseer. Saken ble trukket da det til møtet ble fremmet ønske om å behandle flere traseer og endringsforslag.

Til møtet i HUSU 01.10.2020 er det behandlet ytterligere 13 traseer/endringer/tilførselsløyper. I tillegg ble det gjort noen justeringer for traseer behandlet til august. Tre parkeringsplasser er også behandlet.

Følgende antall traseer er nå behandlet (hentet fra eget dokument med navn «Statistikk»):

Nye	45
Endringer	8
Ordinær	28
Tilførsel	25
Ny ordinær	18
Ny tilførsel	25
Endret ordinær	8
Endret tilførsel	0
Kortere ordinær (som beholdes)	1

(Eksisterende løypenett er ikke medregnet. Statistikk for totalt ferdig behandlet løypenett lages først etter endelig vedtak.)

Det har ikke vært kapasitet til å behandle alle innkomne forslag til traseer/tilførselsløyper innen 01.10.2020, men forslagene vises likevel i kart og tabelloversikten, og er klare til å behandles ved en senere anledning. Det gjelder ti traseer/tilførselsløyper, inklusive Amdalsvegen (som ikke ligger inne i tabelloversikten, men som vedlegg i dette dokumentet).

## Lengde traseer

Hentet fra eget dokument med navn «Statistikk»

<b>Totalt</b>	<b>76,59</b>
Tot. nye	61,94
Tot. endrede*	14,65
Tot. ordinære	65,24
Tot. tilførsel (alle nye)	11,35
Tot. nye ordinære	48,70

\* Alle tilførselsløyper er nye.

## Kart som vedlegg til forskrift

Av praktiske årsaker lar det seg ikke gjøre å lage et ferdig kart, som skal vedlegges ny forskrift, i forkant av saksframlegg og høring. Det viktigste i denne sammenheng er å presentere et kart som viser de faktiske endringene.

Vedlagte kart over alle traseene viser derfor alle traseer som er saksbehandlet nå (med etiketter som forklarer dette), samt uendrete traseer fra 2018 (uten etiketter/nummerering). Viser til gammelt kart tilhørende forskrift for referanse til disse. Se også avsnittet «Nummerering» nedenfor.

Om hele løypenettet vedtas slik det er foreslått og inntegnet kartskissen, vil opptegning av endelig kart med finjustering av layout/utseende (og med endelig nummerering og etiketter) kun være redaksjonelle endringer. Et penere og ryddigere kart, skal derfor for alle praktiske formål være det samme kartet, og det skal formelt kunne godkjennes som vedlegg til forskriften. Det kan også være aktuelt å endre nummereringen, for å få en ryddigere oversikt for de som skal bruke kartet. Nummereringen skal på samme måte som i dag, stemme overens med forskriften, slik at dette da også vil kunne bli endret der. Dette vurderes også til å kun være redaksjonelle endringer, og ikke innholdsendringer.

Derimot, dersom det blir nye endringer i selve traseene, og kartet må tegnes opp helt på nytt i forbindelse med høringsprosess og vedtak, og innholdet i foreslåtte forskrift må endres, kan det være nødvendig å sende hele saken, og endret kart og forskrift, ut på ny høring.

Må avklares. Administrasjonen ber imidlertid om overbærenhet rundt de praktiske hensyn, for å unngå unødvendig arbeidsmengde og tidsbruk på formaliteter.

## Nummerering

Av praktiske årsaker er alle traseer nummerert etter følgende system: Allerede eksisterende løyper har innledende bokstav A-D for de ulike områdene. Hver enkelt trasé har et påfølgende tallnummer for hovedtrasé (f.eks. A01). Nummereringen for nye og endrede traseer følger eksisterende nummerering. Nytt løypenett i området fra Selbuskogen til Vekta har fått bokstaven E, og nye løyper tilknyttet område B og D har fått nytt påfølgende nummer (f.eks. B18 og B19, selv om dette er gjenbruk av tidligere brukte numre for nedlagte traseer). Tilførselsløyper har fått en ekstra innledende bokstav T (f.eks. TA01N01). Nye traseer og forlengelser innen eksisterende løypenett har fått en ekstra påfølgende bokstav N, samt nummer (f.eks. A01N01). Endrede traseer har fått en påfølgende bokstav E, samt nummer (f.eks. A01E01). Alle tilførselsløyper er nye, og har derfor også bokstaven N, samt nummer (TA01N01). Parkeringer har innledende bokstav P.

T	ABCDE	01	N / E	01
Tilførselsløype	Løype	Hovedtrasé nr.	Ny eller endret	Trasé nr.

## Konsekvensmatrise

Tabelloversikten har en konsekvensmatrise for hver trasé. Merk at en trasé i rød eller oransje kategori har en konflikt som ikke uten videre kan godkjennes. Det bør også vurderes om videre saksbehandling har noen hensikt for traseer med utfordrende konflikt, da de vil kunne være vanskelige å få etablert. En har brukt verdiene fra -3 til +3, etter gjeldende standarder, som beskrevet i tabellen nedenfor. Positive verdier er mest aktuelle å benytte dersom endringen reduserer en oppstått konflikt, eller en får særlige positive ringvirkninger, slik som for lokalt næringsliv.

-3	Uakseptabel konflikt. Løype fastsettes ikke. Ev. tiltak må iverksettes for å redusere konfliktnivå. (9 traseer.)
-2	Konflikt. Det bør vurderes tiltak som reduserer konflikt. (17 traseer.)
-1	Akseptabelt konfliktnivå. (23 traseer.)
0	Ikke relevant / ingen endring
+1 +2 +3	Positiv endring fra dagens situasjon.

## Støyvurderinger generelt

Kommunen legger til grunn Miljødirektoratets veileder fra 10. januar 2018, som bygger på Multiconsults rapport "Videreutvikling av veileder om støy og planlegging av snøskuterløyper" som er datert 28. juni 2017. Generelt anbefaler Miljødirektoratet i sin veileder å benytte maksimalverdiene (L<sub>5AF</sub>) på støy som indikator, grunnet gjentakende enkelthendelser fra motorferdsel. Tabellen nedenfor er hentet fra veilederen.

Tabell 2: Minsteavstander fra senterlinjen av snøskuterløype til ulike områdetyper.

Område-type	Beskrivelse	Anbefalt grenseverdi	Minsteavstand (m) for buffersone
1	Svært viktige eller viktige friluftslivsområder, jf. verdsetting i forbindelse med kommunenes kartlegging etter veileder M98-2013.	L <sub>5AF</sub> 40 dB	450
2	Boliger, hytter og annen støyfølsom bebyggelse	L <sub>5AF</sub> 60 dB	60
3	Områder langs eksisterende støykilder som vei, bane mv. der det allerede er trafikk av et betydelig omfang	Ingen grenseverdi	Avstand fra eksisterende støykilde bør ikke overskride 30 – 50 meter

I tråd med Miljødirektoratets veileder foretas ikke støyvurderinger for traseer som ligger utenfor anbefalte buffersoner.

Minsteavstanden på 450 meter *til* viktige friluftsområder er ikke relevant for de allerede godkjente traseer i Selbu kommune som ligger *innenfor* slike områder. Dette er tidligere vurdert til å være ønskelig, vedtatt og godkjent for gjeldende rekreasjonsløypenett, og det gjøres derfor *ikke* nye støyvurderinger for nye traseer/tilførselsløyper eller endringer av traseer i disse områdene, da vurderingene vil være de samme som tidligere. (Les mer i neste punkt.) Det gir ikke mening for *nye* traseer å tegne opp støysonkart med buffer på 450 *til* viktige friluftsområder når de nye traseene legges *innenfor* viktige friluftsområder. Det er derfor ikke gjort.

Ett friluftsområde definert som «svært viktig» er berørt (E01). Her starter traseen inni området. Viser til vurderingen for denne. Også her går det i dag trasé til like vest for området.

Jamfør veilederens eget forslag til vurdering av traseer innenfor viktige friluftsområder, gjelder tilsvarende vurdering også for våre friluftsområder: «Kommunen har god dekning av friluftslivsområder av samme områdetype. Kunnskap om bruken av friluftslivsområdet tilsier at løypen vil ha liten konsekvens for friluftslivet. Kommunen kan følgelig konkludere med at snøskuterløypen ikke vil ha stor betydning for hensyn til friluftslivet.» Mer detaljerte vurderinger gjøres i tabelloversikten for hver nye/endrete trasé innenfor viktige friluftsområder.

Ut over dette tilstrebes det å opprettholde minsteavstanden til *andre* viktige friluftsområder, noe som igjen vurderes i tabelloversikten for enkeltraseene.



Selbu kommune ønsker tilførselsløyper fram til de fritidsboliger/hus som allerede har ytret ønske om tilknytning til rekreasjonsløypenettet, og disse vil da naturligvis komme nærmere enn 60 meter. Det gir derfor ingen mening å tegne opp støysonekart til hyttefelt som ønsker tilførselsløyper så nær som mulig. Avstand til øvrige fritidsboliger/boliger tilstrebes å være mer enn 60 meter, og kartutsnittene som følger saken har vært oversiktlige nok til at det ikke er laget støysonekart til bruk under saksbehandlingen. (Støysonekart kan genereres senere, om nødvendig.) Det er også for hver trasé estimert antall hus med overnattingsmulighet (fritidsboliger, seterhus o.l.) innenfor 450 meter, bl.a. fordi en kan forvente utendørsaktiviteter og friluftsliv rundt og nær slike hus.

Tilførselsløyper får ikke lavere verdi for endret konsekvens for støy enn -1, selv om mange hus berøres innenfor støysonene, fordi dette er selve hensikten med traseene, og hensyn vil sikres gjennom redusert fartsgrense.

Ut fra vurderingene ovenfor er det ikke foretatt «supplerende støyvurderinger» av fagkyndige for traseer innenfor minsteavstander, slik veilederen anbefaler (punkt 6.2.5), men det er gjort skjønnsmessige vurderinger ut fra terrengforhold, vegetasjon o.l.

En pekepinn på støyreduksjon ved redusert fartsgrense; fra Miljødirektoratets veileder:  
*«En hastighetsreduksjon ned til 20 km/t mot svært viktige og viktige friluftslivsområder vil innebære at minsteavstanden for å overholde 40 dB reduseres fra 450 meter til 175 meter.»*

Veilederen anbefaler ikke fartsgrenser ned til 10 km/t.

I et 10-20-årsperspektiv ventes støy å avta grunnet mer støysvake motorer, og antakelig også elektriske snøscootere.

## Støy og andre ulemper for friluftsliv

Selbu kommunes kartlegging av friluftsliv etter veileder M98 fra 2014 gjelder i hovedsak sommerhalvåret, men også for vinterstid (som ved Vinsmyra / Selbuskogen Skisenter). Det er derfor ut fra dette gjort skjønnsmessige vurderinger for hvert område, med tanke på tilgjengelighet og bruk vinterstid. Det er da vurdert i hovedsak opp mot skiløyper for allmennheten (skisporet.no), samt hva en kan vente av utendørsaktiviteter andre steder, spesielt i og nær hyttefelt.

- Utfarts- og utmarksområder
  - Vurderes spesifikt for traseer nær utfartsområder, skiløyper og felt med boliger og hytter. Traseene ventes å ikke påvirke folk/friluftsliv på arealer langt fra der folk normalt ferdes vinterstid. Fra veilederen: *«Klima- og miljødepartementet har gitt føringer som tilsier at kommunene ikke bør legge løyper i friluftslivsområder som er kartlagt som svært viktige eller viktige for vinterfriluftslivet. Store sammenhengende vinterfriluftsområder bør også holdes fri for snøskuterløyper.»* Kommunen har vurdert at traser likevel ønskes også i viktige friluftsområder, blant annet fordi arealene avmerket i kommunens friluftslivskartlegging fra 2014 er svært store, og lite differensiert. Starten av enkelte traseer sammenfaller også med utfartspunkt for friluftsliv, fordi en f.eks. benytter samme parkeringsplass.

- Skiløyper
  - Traseene er lagt utenom skispor så langt det lar seg gjøre, i en avveining mot andre interesser, som framkommelighet, sikkerhet og naturhensyn.
  - Private skiløyper i regi av hytteforeninger, hyttefelt o.l. er ikke nærmere vurdert i kommunens saksbehandling.
- Vinterarrangement (martnan, skiarrangement/turrenn)
  - Retningslinjene og fortløpende vurderinger vil avverge eventuelle konflikter.

Jf. rundskriv T-2/16, *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*, avsnitt 3.10, kan innsigelse vurderes når et planforslag kommer i konflikt med områder verdsatt som svært viktig eller viktig friluftslivsområde i henhold til Miljødirektoratets veileder M98-2013. Det gjelder også andre områder som er vurdert til å ha nasjonal eller viktig regional betydning som friluftslivsområde.

## Hensyn til bolig- og hytteområder, og samfunn forøvrig

For oversikt over antall hus som blir berørt innenfor støysonene på hhv. 450 og 60 meter, se eget dokument «Statistikk». Merk at det ikke er summert noe totalt antall, fordi samme hus kommer innen støysonen for flere nærliggende traseer, og fordi hus innen 60 meter også er innen 450 meter. Tilsvarende gjelder i tabelloversikten. Tallene er omtrentlige, og kun hus som allerede er oppført eller under oppføring og markert som eksisterende i kommunens kartinnsyn er medregnet, ikke ledige hyttetomter. Områder for fremtidig fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, eller ubebygde (deler av) regulerte hyttefelt, er heller ikke vurdert eller medregnet.

- Bebyggelse – fritidsboliger, boliger, setervoller, annet
  - Fellesbetegnelse «hus» er benyttet i tabelloversikten for alle bygg/boenheter som kan ha gjester, og vurdert i saken. Altså i hovedsak fritidsboliger og setervoller. Få boliger ser ut til bli berørt. (Uthus, garasjer, naust o.l. er ikke vurdert.)
  - Med tanke på støy og bebyggelse, settes det lave fartsgrenser i tilførselsløypene, for å redusere støyen til mindre enn grenseverdiene. Fritidsboliger/boliger som tilknyttes løypenettverket med tilførselsløyper skal på forhånd ha gitt samtykke. Er det ikke gitt samtykke, tilstrebes det å legge traseen utenfor minsteavstanden veilederen anbefaler (60 meter, jf. tabell ovenfor).
- Mulighet for effektiv håndhevelse av regelverk
  - Avsides traseer vil være vanskelig å kontrollere av oppsyn og politi.
- Klimamål og bærekraft
  - Motorferdsel utgjør en faktor i kommunens bærekrafts- og klimamål.

## Hensyn landskap

Dette temaet er vurdert opp mot blant annet utsyn fra bebyggelse, hyttefelt, skiløyper/utfartsområder og lengden på selve traseen. Eksponering varierer med terrenget, avstander og hvor mye området er brukt. Spor i terrenget vektet mest negativt der det er synlig fra

store arealer og for mange mennesker. Traseers påvirkning av landskapet vurderes mindre strengt dersom området allerede er sterkt påvirket/bebygget. Utsyn fra spesielt skiløyper vektet litt mer negativt, da mange setter mer pris på naturopplevelser i et uberørt landskap med «rene linjer» og pen utsikt (og flotte fotomotiver). Temaet er ikke vurdert grundig, slik at innspill fra lokalkjente i høringsprosessen kan være nyttige.

## Naturmangfold – noen overordnede vurderinger

Dette er grundig gjennomgått for hver trasé (viser til disse som finnes i hvert sitt dokument navngitt med trasénummeret), men det kan legges til følgende overordnede vurderinger for følgende paragrafer:

### Kunnskapsgrunnlaget – naturmangfoldloven § 8

Kildene som er benyttet står konkret oppgitt for hver trasé. Det vurderes til at kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet er tilstrekkelig til en overordnet vurdering av hver trasé, men enkelte ukjente naturverdier og artsforekomster kan også bli berørt. Det er ikke foretatt noen ekstraordinær kartlegging i forbindelse med saksbehandlingen. Fugler/trekkfugler som i hovedsak starter hekking etter is- og snøsmelting (etter sesongslutt) er ikke nærmere vurdert (f.eks. fiskemåke og vipe), men noen kan bli påvirket ved at hekkingen blir forsinket og/eller at de søker andre områder med mindre forstyrrelse. Det samme gjelder generelt for vilt som ikke ventes å ferdes i høyereliggende, snørike områder før sesongslutt. Arter som kun er registrert ut fra observasjoner om matsøk, overflyvende etc. er også utelatt, mens arter som er registrert som stasjonære, hekkende o.l. siste ti år er vurdert. Registrerte hekke- og spillplasser for rovfugl og lek-arter skal tas hensyn til, også om det ikke har vært nylige artsregistreringer på plassen, da slike lokaliteter gjenbrukes gjennom i flere årtier og opp til flere tusen år, gitt at de ikke ødelegges eller forstyrres for mye. Miljødirektoratets veileder rundt støy har minimumskrav på 450 meter avstand til verneområder ved normal fartsgrense. Forstyrrelser kan likevel påvirke territorier og matsøk i et betydelig større område rundt hekkeplass (eksempelvis har kongeørn territorier på fra 20 til hele 605 kvadratkilometer, avhengig av mattilgangen, NOF Rapport 7-2015 – *Kongeørn i Norge*). En buffer på rundt 1000 meter rundt stasjonære/hekkende rovfugler er derfor ikke urimelig for å ta med en lokalitet i vurderingene, men de fleste vurderte er betydelig nærmere. Tilsvarende gjelder spillplasser for lek-arter (hønsefugl og brushane), og disse er også tilknyttet viktige leve-/beiteområder. Lek kan bli avbrutt eller påvirket av forstyrrelser både morgen og kveld. Li- og fjellrype omtales samlet som rype. Hønsefugl i dokk kan bli skremt opp eller overkjørt. Truede/sårbare, hensynskrevende (ikke truet, men forstyrrelser kan skade) og sensitive arter (unntatt offentlighet) er vurdert spesielt, men også andre arter som kan bli forstyrret, som elg.

### Føre-var prinsippet – naturmangfoldloven § 9

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Det er tatt høyde for kjente og antatte forekomster av arter og naturverdier i kommunen, men det er noe usikkerhet rundt utviklingen av trafikkmengde. Kunnskapen i saken vurderes likevel som god nok til at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse for enkelttraseene.

For alle traseer samlet, er det mer utfordrende å vurdere den samlede effekten på naturen (jf. § 10 nedenfor), både ut fra dagens vurderinger, og mange år fram i tid. Føre-var prinsippet tilsier at en

nøktern utvikling av løypenettet vil være mer oversiktlig når det gjelder vurdering av konsekvenser på naturen, enn omfattende og raske endringer. På den andre siden, kan negative konsekvenser en oppdager, i mange tilfeller kunne reverseres ved å stenge løypene på et senere tidspunkt, da en del påvirkninger av løyper på snø ikke er permanente. Hvordan enkeltarter av karplanter på myr eller rovfugl/hønsefugl og vilt/viltkorridorer kan påvirkes permanent av scootertraseer, foreligger det relativt lite kunnskap om per i dag, siden det for tiden etableres flere løyper enn det stenges. Om en tenker seg at løypenettet skal eksistere i overskuelig fremtid (og eventuelt utvides mer), vil det utvilsomt redusere areal egnet for enkelte arters aktiviteter, som hekking, vandring/trekk og matsøk/beiting. I hvilken grad motorferdsel virker inn på dette sammenlignet med klimaendringer, jakttrykk, annen arealbruk, miljøgifter og andre faktorer, er enda vanskeligere å estimere.

I hvilken grad føre-var prinsippet kommer til anvendelse for hele løypenettet, er derfor en utfordrende vurdering. Muligheten for fremtidig reversering teller positivt.

### Økosystemtilnærming og samlet belastning – naturmangfoldloven § 10

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Om en ser på behovet for nyttekjøring vil motorferdsel på vinterføre medføre begrensede skader på naturmangfoldet, og har lav påvirkning på økosystemet, sammenlignet med barmarkskjøring i utmark og etablering av nye bilveier. Et formål med endringene av rekreasjonsløypenettet nå, er å tilrettelegge for at transport til fritidsboliger i større grad kan ledes via nettverket framfor å gi individuelle dispensasjoner, og flere hyttefelt og deler av bygda blir derfor tilknyttet.

Ved å kanalisere trafikken til allerede berørte områder med mye fritidsboliger, tildels på ubruytt vei, og i mindre grad i villmarkspregede områder, kan en lokalt begrense den samlede belastningen på natur og fauna. Antall dispensasjoner for individuell nyttekjøring ventes imidlertid ikke å bli redusert tilsvarende, fordi rekreasjonsløypene også åpner for ren persontransport til fritidsboligene, og det heller ikke vil være noen begrensning på antall turer med bagasje. Rekreasjonskjøring bidrar også til en økt belastning sammenlignet med nullalternativet (ingen motortransport).

For nye traseer over store avstander der det ikke er fritidsboliger og veier, vurderes eventuelle fordeler av kanalisering til å være mindre enn ulempene, som skyldes avstandene og at større villmarkspregede arealer blir berørt. Forstyrrelse av et hittil uberørt og skjermet areal, der sårbare naturtyper som myr er uberørt, og enkelte arter hittil har kunnet søke tilflukt eller leve/yngle i fred, kan vurderes som mer negativt enn noe økt belastning på et areal som allerede er påvirket av bebyggelse eller støy. Samtidig kan et allerede påvirket areal også nå en øvre tålegrense. Begge faktorer kan vurderes nærmere for hver trasé.

Enkelte endringer/justeringer av eksisterende løypenett antas å ikke medføre økt trafikk isolert sett, men et samlet bedre tilbud ventes å bidra til økt trafikk. Spesielt vil tilførselsløypene/tilknytningsløypene koble flere fritidsboliger til løypenettet, og generere mer person- og nyttekjøring til hyttene, og mer rekreasjonskjøring. Brukere som hittil ikke har fått dispensasjon til nyttekjøring eller drevet med rekreasjonskjøring, kan med rekreasjonsløypenettet og tilførselsløyper få et nytt og/eller bedre tilbud enn før, med tilsvarende økt motorferdel i utmark.

En del fritidsboliger har imidlertid allerede hatt dispensasjon til nyttekjøring, og hatt et lite antall turer fra før, og en kan anta at mange ikke vil kjøre mer enn tidligere. Rekreasjonsløypenettet kan også håndtere en del av økt snøscootertrafikk som følge av eventuell fjerning av 2,5-kilometersgrensen for nyttekjøring. Noen enkelttraseer kan, isolert sett, medføre bare en liten eller ubetydelig belastning på naturmangfoldet. Flytting av traseer kan i noen tilfeller ha en positiv effekt.

Formålet med vurderinger etter denne paragrafen, er imidlertid at en skal se på på den samlede belastningen av *hele* tiltaket for natur og arter, ikke kun for enkelttraseer. I naturmangfoldvurderingene som er gjort for hver enkelt trasé er altså ikke den samlede belastningen av *alle* traseene vurdert, verken for nye/endrete traseer, eller opp mot det allerede eksisterende løypenettet.

Det er utfordrende å vurdere den samlede effekten på enkeltarter eller naturtyper som følge av påvirkning fra hele rekreasjonsløypenettet (eksisterende, endringer og forlengelser). En kan heller ikke kun se på egen kommune, men på hvordan utviklingen skjer, eller kan skje, i hele landet. Fremtidig presedens og utvikling, er viktige faktorer når det gjelder vurdering av samlet belastning (jf. paragrafens formulering «er eller vil bli utsatt for»).

De mest utsatte artene vurderes å være rovfugler og hønsfugler, som starter hekking og lek/spill før scootersesongen avsluttes. I tillegg har kalkrike myrer generelt flere viktige botaniske forekomster, som kan skades av isbrann ved pakking av snø, når isolasjonen luftig snø har mot kulde reduseres. Både fugler og vilt, som elg, kan som følge av støy og forstyrrelser få redusert sine leveområder, få dårligere kondisjon, og utsettes for mer fare ved skremming, noe som kan få hhv. langsiktige eller akutte konsekvenser.

Dersom en tenker å utvikle samme arealer til andre formål, som etablering av nye hytteområder eller annen bebyggelse, kan nettverket av rekreasjonsløyper være en begrensende faktor. En scooterløype fastsatt gjennom forskrift båndlegger arealer, noe som kan medføre at arealet ikke tåler ytterligere belastning. Samlet belastning skal alltid vurderes i hvert tilfelle for fremtidige saker, som ved revisjon av kommuneplanens arealdel og nye reguleringsplaner.

Rekreasjonsløypenettet er fleksibelt, ved at traseer ved behov og på kort varsel kan stenges eller omskiltet, og kjøresesongen kan avkortes. Dette er vanskeligere med nyttekjøringstraseene, som er individuelt tildelte dispensasjoner og traseer. Vilårene for nyttekjøring, er imidlertid bl.a. fastsatt ut fra motorferdsellovens § 8, som lyder: «Motorferdsel i utmark og vassdrag skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker.» Det betyr at en uansett ikke skal kjøre om dette ikke innfris.

Videre utvikling flere år fram i tid er vanskeligere å estimere, ved at mange eksterne faktorer også spiller inn (utvikling av hytteutbygging, befolkningsvekst, økonomi, drivstoffpriser, elektrifisering av transportmidler osv.), men en kan trolig vente en trafikkvekst iallfall de nærmeste årene.

Oppsummert vurderes samlet belastning av rekreasjonsløypenettet på økosystemene i dag til å være negativ, men av ukjent omfang, og naturtypen myr (kalkrik, evt. rikmyr) og noen arter er betydelig mer utsatt enn andre. Fremtidig utvikling med økt bruk av løypenettet, vurderes til å forsterke denne effekten, og spesielt om nettverket utvides ytterligere. Rekreasjonsløypenettet kan imidlertid også kanalisere mer av nyttekjøringen til fritidsboliger o.a., som i dag til en viss grad har eget løypesystem med utgangspunkt i nærmeste vinterparkering/vinterbrøytet vei, men effekten av dette er uviss.

#### Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver – naturmangfoldloven § 11

Det ventes heller ikke miljøforurensning av betydning fra drivstoff eller olje, selv om det medfører en noe høyere risiko ved vinterparkering, langs løypenettet og ved fritidsboligene. Eventuell økt trafikk vil imidlertid også gi høyere klimautslipp, og klimaendringer har generelt både i globalt og lokalt perspektiv stor negativ innvirkning på naturmangfoldet.

### Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode – naturmangfoldloven § 12

Tidspunkt for bruk av motorisert kjøretøy er gunstig og ferdsel etter omsøkte traseer gir minst skade etter en samlet vurdering. Gjennom vilkår som blir satt av kommunen vurderes det til at krav til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er ivaretatt. Viser til vurderinger gjort for hver trasé.

## Vurderinger etter vannressursloven og vannforskriften

Det vurderes til at rekreasjonsløypene ikke under normale omstendigheter vil påvirke vannforekomster eller være til hinder for at miljømålene oppnås, med god kjemisk og økologisk tilstand.

Det vil likevel være et potensiale for uhell som medfører søl og lekkasjer av olje/drivstoff ved vedlikehold og påfyll av drivstoff/olje og uhell under kjøring. Dette er ikke forutsigbart, og er ikke praktisk mulig å vurdere i detalj for hver vannforekomst. Risiko for forurensning vil trolig være størst ved parkeringsplasser, slik at forebyggende tiltak kan gjøres der, slik som å parkere der risiko for forurensning til vannforekomster er lavest.

Viser videre til det som skrives om teknisk infrastruktur og naturmangfoldvurderinger i dette dokumentet og for hver trasé.

## Vurdering plassering opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen

Dersom en ønsker å redusere konflikt med friluftsliv, kan en for hver trasé vurdere å legge den i et alternativt område. Traseene er imidlertid allerede foreslått til lokaliteter der en ønsker å ha dem, lett tilgjengelige, og med kort avstand fra der folk bor eller har fritidsbolig. En vurdering av alternativer er dermed for de fleste traseene ikke relevant, med mindre en vil prioritere annerledes.

## Sikkerhet for de som kjører og andre

Sikkerhetsvurderinger er gjort av Selbu Utmarksråd, ut fra erfaringer med eksisterende traseer, besiktigelser og andre vurderinger, og traseer er lagt der det anses som trygt. Kommunen har i tillegg gjort en vurdering av blant annet snøskred, mobildekning og avstand til vei i tilfelle havari/ulykker.

Kommentert for hver trasé i tabelloversikten (eget dokument):

- Skredfare
  - Generelt lav eller ingen snøskredfare langs traseene.
  - Spesielle værforhold vil likevel tidvis og lokalt kunne medføre snøskredfare også utenom arealer angitt i NVEs aktsomhetskart for snøskred.
  - Kommunen har ikke involvert personer med snøskredfaglig kompetanse for å vurdere skredsikkerheten for foreslåtte løyper, slik Miljødirektoratet anbefaler.
- Mobildekning
  - Generelt god dekning langs alle traseene, eller innen kort avstand.
- Avstand til vinterbrøytet vei

- Stor variasjon fra nær vei/bebyggelse til langt fra. Det er vurdert at avstand over omtrent 1000 meter er «langt unna», mens omtrent 450-1000 meter er «ganske langt», og kortere er «nær» vei.

Alle foreslåtte traseer er på forhånd vurdert slik at en unngår bratt/farlig terreng med skrenter og stup, så det kommenteres derfor ikke nærmere. Utfordringer som ventes å kunne oppstå for alle traseer, i større eller mindre grad, vil bli vurdert fortløpende gjennom hver sesong. Før de oppdaterte rekreasjonsløpene vedtas og åpnes, vil det foreligge oppdaterte retningslinjer. Der fastsettes rutiner for blant annet overvåking, varsling og stengning på kort varsel. Dette gjelder bl.a.:

- Vind, snøfokk og snøskavler
- Islagte vann
- Åpne bekker

Selbu kommune understreker at kjøring skjer på eget ansvar, selv om det gjøres vurderinger nå, og fortløpende når løypene er åpne (midlertidig stenging av løyper, skilting, med videre).

Retningslinjene vil avklare ansvarsforhold for fortløpende vurderinger, noe som i dag koordineres av Selbu Utmarksråd.

## Samfunnsutvikling og næringsliv

Bare det mest relevante kommenteres for hver trasé i tabelloversikten.

En venter at satsing på rekreasjonsløypenettet medfører økt omsetning innen ulike næringer relatert til snøscooter og hytteturisme/turisme. Dette vurderes som litt positivt (+1). Områder båndlegges med forskrift til snøscootertraseer med tanke bl.a. på støy, areal og samlet belastning på natur, noe som kan medføre restriksjoner for andre typer tiltak i samme området. Dette vurderes som litt negativt (-1). Dette gjelder generelt for alle traseer, slik at bare andre faktorer enn dette, eller der disse gjør større utslag, tas med i konsekvensvurderingen i tabelloversikten som da i utgangspunktet har «ingen» utslag (0).

- Kiosk, bensin, verksted/reparasjon
  - Rekreasjonsløypene kan skape positive ringvirkninger for næringsliv og servicebedrifter.
- Nødhjelp
  - Jo større avstand til vei/folk og jo mer værutsatt en trasé er, desto vanskeligere kan det bli med nødhjelp ved uhell. Denne er vurdert under «Sikkerhet for de som kjører og andre», men kan gi et positivt utslag her, dersom det etableres egne rutiner for nødhjelp i rekreasjonsløypenettet.
- Varmestuer
  - Kan vurderes i forbindelse med utarbeidelse av retningslinjer, der sikkerhet er et viktig tema.
- Turisthytte
  - Det finnes ingen turisthytter langs foreslåtte rekreasjonsløyper.
- Drikkevann
  - Anses for å ikke bli påvirket av disse traseene.

## Teknisk infrastruktur

Følgende punkter kommenteres for hver trasé kun dersom de er vurdert å ha stor relevans:

- Kapasitet parkeringsplasser for bil
- Kapasitet adkomstveier (bredde/trafikk)
- Kapasitet/egnethet for parkering av snøscootere og tilhengere
  - Bør ikke parkere i skog, over bekk/myr etc. med tanke på fysiske skader på vegetasjon og lekkasje til grunnen/vannkilder.
  - Bør benytte egne arealer av (sommer)parkeringsen som ikke brøytes opp, slik at snøscootere og hengere kan settes der.
- Brøyting adkomstvei
- Behov for eller ønske om snøbrøyting der rekreasjonsløype eller tilførselsløype ligger
- Bomvei
- Vedlikehold/kostnader

Dette anses å ha blitt vurdert av Selbu Utmarksråd for hvert forslag til trasé. Dersom det likevel oppstår uventede problemer, må det gjøres avbøtende tiltak i etterkant (skilting, tilpasning av retningslinjene, omgjøring av trasé ved neste revisjon eller lignende).

Terrenginngrep i forbindelse med rekreasjonsløypenettet, herunder parkeringsplasser til formålet, er ikke tillatt etter motorferdselloven § 4a, fjerde ledd, andre punktum:

*«Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep.»*

Tilsvarende står også i lokal forskrift § 7, bokstav b:

*«Løypene skal ikke kreve terrenginngrep, herunder planering og opparbeiding av terreng i barmarksesongen. Kvisting og rydding av traséer regnes ikke som terrenginngrep. Ei heller små bruer og klopper over bekker.»*

## Reindrift

Jf. klagebehandling av Settefylkesmannen i Nordland ble det avklart at forutsetningen for nye løyper i områder der gamle løyper ble stengt eller fikk begrenset åpningstid etter klagebehandlingen, er de samme. Altså, dersom løypa ble stengt av hensyn til reindrift og/eller miljø, så kan det ikke etableres en ny løype i samme område, med mindre forutsetningene endres. Tilsvarende vil også nye traseer få begrenset åpningstid i områder der dette ble resultatet.

Det er derfor foreslått som løsning på dette at kommunen har politisk og administrativ dialog med reindriften om hvordan en kan etablere en løype som ikke er i konflikt med reindriften.

Konsekvensen i konsekvensmatrisen for hver av disse traseene settes derfor til -1 (akseptabelt konfliktnivå), under forutsetning av at en finner akseptable løsninger. Oppnås ikke dette, kan konfliktnivået senere måtte justeres, avhengig av områdets bruksverdi for reindriften. Dette må avklares nærmere.

Dette gjelder:

- Område B, ny løype sørøst for Østrungen til Bringtjennin, nord for Bringen. Området er mellom der det ble fastsatt begrenset åpningstid, og der løyper ble stengt lenger øst.



- Område E, nye løyper og tilførselsløyper øst for fylkesveien (FV705), men lenger nord enn de som ble stengt: Selbuskogen (Vinsmyra/Skiseret) til Vekta, sørover langs Langlisdalen til Innbygda, og nordover fra Vekta til Gråvatnet (Stjørdalsgrensen).

## Retningslinjer

Det vil bli utarbeidet nye retningslinjer, der ulike hensyn, prioriteringer, ønsket kanalisering o.l. vil bli vurdert, samt hvordan en skal gå fram for å etablere nye tilførselsløyper. Det er i dette dokumentet noen forslag som kan tas med i retningslinjene.

Dersom flere fritidsboliger/hus i fremtiden ønsker tilførselsløype, praktiserer Lierne kommune at de som ønsker løype selv må tegne opp trasé sammen med hytteforening eller utmarksråd, eller søke direkte til kommunen. I Lierne praktiseres at huset må ligge maksimalt én kilometer fra hovedløypa.

Det kan være en årlig søknadsfrist for hver grunneier som ønsker tilknytning. I Selbu kan det være naturlig at dette fortsatt koordineres av Selbu Utmarksråd, men det må avklares.

Kommunen kan ikke treffe vedtak om snøscooterløype over en eiendom før grunneier har samtykket. I Lierne praktiseres det at søkerne må dokumentere grunneiertillatelsene når de søker. Det fylles ut ett skjema per eiendom de kjører over, med signatur fra grunneier/hjemmelshaver. Kommunen har en liste som følger løypa.

Liernes retningslinjer sies å fungere bra, men noen få hyttefelt og små grender blir litt avskjermet, fordi de er mer enn 1 km unna rekreasjonsløypa. Minst 5 hytter/boenheter må si ja, og det kan ikke lages tilførselsløype for færre enn dette, unntatt hvis avstanden til løypenettet er mindre enn 100 meter. Evt. flertall i hytteforening for tilknytning.

Retningslinjene som utarbeides vil også fastsette hvordan løypene skal evalueres, med tanke på blant annet funksjon, brukerinteresser og sikkerhet, og hvordan en kan etablere et godt system for innspill og tilbakemeldinger fra brukere og andre.

Retningslinjene anbefales å vedtas av politikerne så tidlig som mulig, før flere tilførselsløyper saksbehandles. Dette er viktig slik for å sikre forutsigbarhet, slik at noe ikke må omgjøres senere, og slik at folk vet hva de får når de søker.

Merk at det ikke er utarbeidet retningslinjer før behandlingen av de første tilførselsløypene, slik at det her ikke er satt noen nedre grense i antall fritidsboliger/hus som tilknyttes. En rekke tilførselsløyper leder derfor fram til én eller noen få hus. Det bør vurderes om retningslinjer rundt dette skal tre i kraft allerede nå, ha tilbakevirkende kraft, eller om kommunen skal åpne opp for tilførselsløyper til alle enkelthus, og vurdere dette opp mot mengde saksbehandling.

## Begrensning av ferdsel

### Kanalisering til hovedtraseer

Selv om det ikke skiller mellom tilførselsløyper og rekreasjonsløyper, ønsker en likevel å lede hovedtrafikken langs bestemte traseer, for å redusere belastningen enkelte steder. Redusert fartsgrense i tilførselsløypene ventes å sikre en slik ønsket kanalisering (se eget avsnitt).

Finnes det en hovedløype med parallelle tilførselsløyper som kan ha gjennomgangstrafikk, kan en i tillegg benytte skilting for å forbedre kanaliseringen. For eksempel ved å ikke ha tilkobling i begge ender (enveiskjøring eller blindveier), eller skilte med «Gjennomkjøring forbudt», slik at det i hovedsak er gjester til fritidsboligene som bruker tilførselsløypene. Av andre hensyn, som arealbruk, støy og påvirkning av natur og fauna, bør en likevel unngå for mange parallelle løyper.

Det kan eventuelt også defineres områder/soner som man kjøper sesongkort til, slik at man må ha dette for å begrense ferdsel til hvert enkelt hyttefelt hyttefelt.

### Åpningstider

Jamfør klagebehandling av Settefylkesmannen i Nordland i 2020, er åpningstidene for B02 – B15 endret, med åpningstid fra tidligst 15/1 til senest 15/4.

### Utgåtte traseer

Jamfør klagebehandling av Settefylkesmannen i Nordland i 2020, har følgende traseer gått ut, og kan ikke lenger benyttes til rekreasjonsløyper: B18 – B27 og C01 – C05. Vedtaket kan ikke påklages.

## Fartsgrenser for rekreasjonsløypenettet

Fartsgrensene for eksisterende, uendrete traseer endres ikke. Av hensyn til støyreduksjon og sikkerhet skal følgende fartsgrenser gjelde:

- 1) Alle tilførselsløyper: 20 km/t
- 2) Veikryss og skiløyper: 20 km/t
- 3) Alle traseer < 50 m fra bebyggelse: 20 km/t
- 4) Utvalgte traseer: Spesielle fartsgrenser (se tabell)
- 5) Øvrige traseer: 60 km/t

Merk: Der generelle og spesielle fartsgrenser, eller annet lovverk slår inn, er det alltid strengeste/laveste fartsgrense som gjelder. Viser til lokal forskrift, vegtrafikkloven og annet relevant lovverk.

### Tabell med fartsgrenser for utvalgte traseer

Nummereringen tilsvarer løypekartet.

Nr	Lokaliteter	Tidsrom	Spesielle fartsgrenser
A	Renåa/Vallibakkan – Rensjøen, Renåa – Eggjafjellet/Småvatna/Rensjøen	Fra tidligst 1/12 til senest 1/5, kl. 07.00-23.00	40 km/t ved Rensjøen (A4, A04N01), Hornsjøan (A07N01, A8), Hånnsjøan (A08N01) og Småvatna (A9, A09N01).  20 km/t ved A02N01.
B	Mosletta – Floan (nær Østrungen) B16 og B17	Fra tidligst 1/12 til senest 1/5, kl. 07.00-23.00	
B	Floan – Østrungen/Sørungen – Holtålen, Østrungen – Bringen B02 – B19	Fra tidligst 15/1 til senest 15/4, kl. 07.00-23.00	40 km/t for hele B3-B19.
D	Draksten/Høgda – Vinsmyra/Selbuskogen	Fra tidligst 1/12 til senest 1/5, kl. 07.00-23.00	20 km/t for hele D8 (Vardebu) og ved enden av avstikker D6 (Gammelvollstoggo).  40 km/t for hele D2 og D6.
E	Selbuskogen skisenter – Vekta Vekta- Gråsjøen/Stjørdal Såmmårvollen – Innbygda	Fra tidligst 1/12 til senest 1/5, kl. 07.00-23.00	40 km/t langs Litj- og Stor-Ånvatnet (E04).  40 km/t på Stor-Ånvatnet og Børsjøen (E05, E06), samt hele E07.
TX	Alle tilførselsløyper	Som området de er tilknyttet.	20 km/t

## Arealbruk

Miljødirektoratet stiller krav til at arealbruken skal vurderes opp mot gjeldende arealplaner og konsesjoner. Forslagene til nye/endrede snøscooterløyper vurderes til å ikke være i strid med gjeldende arealplaner eller konsesjoner. Eksisterende løyper er ikke lagt inn i kommuneplanens arealdel eller andre regulerings-/arealplaner. Det kan vurderes om hele løypenettet med endringer skal legges inn i slike planer. Ingen nye traseer går gjennom INON-områder (inngrepsfri natur), og vil ikke komme nærmere enn allerede eksisterende infrastruktur.

## Vurdering plassering opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen

For de fleste traseer er det ingen endring, da traseen bare flyttes innen samme område, med unntak av Selbuskogen – Vekta, som vurderes for seg i tabelloversikten.

## Øvrig

Redaksjonelle korreksjoner av lokal forskrift: I klagebehandlingen til Settefylkesmannen i Nordland ble det avdekket noen mindre, redaksjonelle feil i den publiserte lokale forskriften med tilhørende kart for rekreasjonsløypa. Dette er korrigert slik at det er i tråd med kommunestyrets endelige vedtak i 2017. Bl.a. manglet de vedtatte traseene B02 og D03 i forskriften, samt etiketten for trasé D03 i kartet.

## Innspill, henvendelser og klager på rekreasjonsløypa

Noen har også sendt henvendelser og forslag om endringer av rekreasjonsløypa rett til kommunen, istedenfor til Selbu Utmarksråd. Siden første saksframlegg som ble trukket i august 2020, er to forslag tatt ut av listen, fordi de er tatt opp til behandling. Disse er vurdert i forbindelse med saksbehandlingen. Også klagebehandlingen til settefylkesmannen i Nordland er tatt med her.

### 1) Stor-Drakstsjøen

#### Omlegging trase Amdal for å unngå løype langs veien

(Jan Ove Fuglem, 04.06.2018)

[http://ephorte5Sel/SEL/locator/?SHOW=JP&JP\\_ID=176160&database=EPHORTESEL](http://ephorte5Sel/SEL/locator/?SHOW=JP&JP_ID=176160&database=EPHORTESEL)

- Forslag om å ha løypa utenom Almdalsvegen for å unngå løype langs veien. Kun kart innsendt.
- Også foreslått av Selbu Utmarksråd.
- *Vurdering: Forslaget behandles senere. Rekker ikke nå.*

FINN kart - en ledende norsk karttjeneste

*Omlegging trase Amdal for å unngå løype langs veien.*

Side 1 av 1



*Ny trase*  
*Gammel trase*

MOTTATT  
04 JUNI 2018  
Selbu kommune

*Jan Ove Fuglem*  
*91000450*

## 2) Klagebehandling - Kommunestyrets vedtak i sak 49/2017 - Løyper for snøscooterkjøring - Selbu – Trøndelag

(Fylkesmannen i Nordland, 24.02.2020)

[http://ephorte5Sel/SEL/locator/?SHOW=JP&JP\\_ID=204409&database=EPHORTESEL](http://ephorte5Sel/SEL/locator/?SHOW=JP&JP_ID=204409&database=EPHORTESEL)

- Selbu kommunestyres vedtak av 16. oktober 2017 i sak 49/2017 om å fastsette snøscooterløypene B18-B27 og C1-C5 oppheves, slik at disse tas ut av forskriften med tilhørende kart.
- Selbu kommunestyres vedtak av 16. oktober 2017 i sak 49/2017 om å fastsette snøscooterløypene B2-B15 endres, slik at løypene bare kan være åpne i perioden fra 15. januar til 15. april.
- D3 mangler i kartet som fulgte med forskriften. Dette må rettes opp.
- (Selbu kommunestyres vedtak av 16. oktober 2017 i sak 49/2017 om å fastsette snøscooterløypene A5-A7 og D5 stadfestes.)
- *Vurdering: Alle pålegg fra Settefylkesmannens klagebehandling tas til følge.*

## 3) Avklaringer rettigheter

(Advokat Anders Kjøren AS for Svein Morset 070/001, 12.03.2020)

To innkomne brev kommunen har fått kopi av i kommunikasjon mellom nevnte advokat og Thomas Angells Stiftelser v/ Advokatfirmaet Nidaros DA (21.04.2020) angående servitutter for et område vest for Sørungen, herunder rettigheter til bl.a. fiske.

- Det var uavklart om det ville bli foreslått konkrete endringer. Brev sendt 04.06.2020, med kort frist for tilbakemelding. Dette ble ikke besvart.
- *Vurdering: Ingen oppfølging.*

## 4) Telefonhenvendelse ulovlig kjøring snøscooter - leiekjøring og rekreasjonsløyper (Haldor Sesseng, Selbustrand, 24.03.2020)

- Melding om mye ulovlig kjøring i lange avstander før de når fram til rekreasjonsløypa. Ønske om mindre trafikk av snøscooter. En bør vurdere om noe kan gjøres for å redusere trafikkmengden, eller om det bør angis traseer og parkeringsplasser som leder trafikk der den ikke er til sjenanse.
- *Vurdering: Det behandles ny løype fra Solem, med ny parkering. Det gjøres ellers ingen endringer nå. SUR foreslo i oktober 2019 endringer her, men trakk forslagene i mars 2020. Dette kan eventuelt komme opp igjen til vurdering senere. Kommunen ber SUR opplyse tydelig at kjøring kun skal ha utgangspunkt fra parkeringsplassene, og at snøscooter skal transporteres lovlig dit før en kjører inn på rekreasjonsløypa.*